



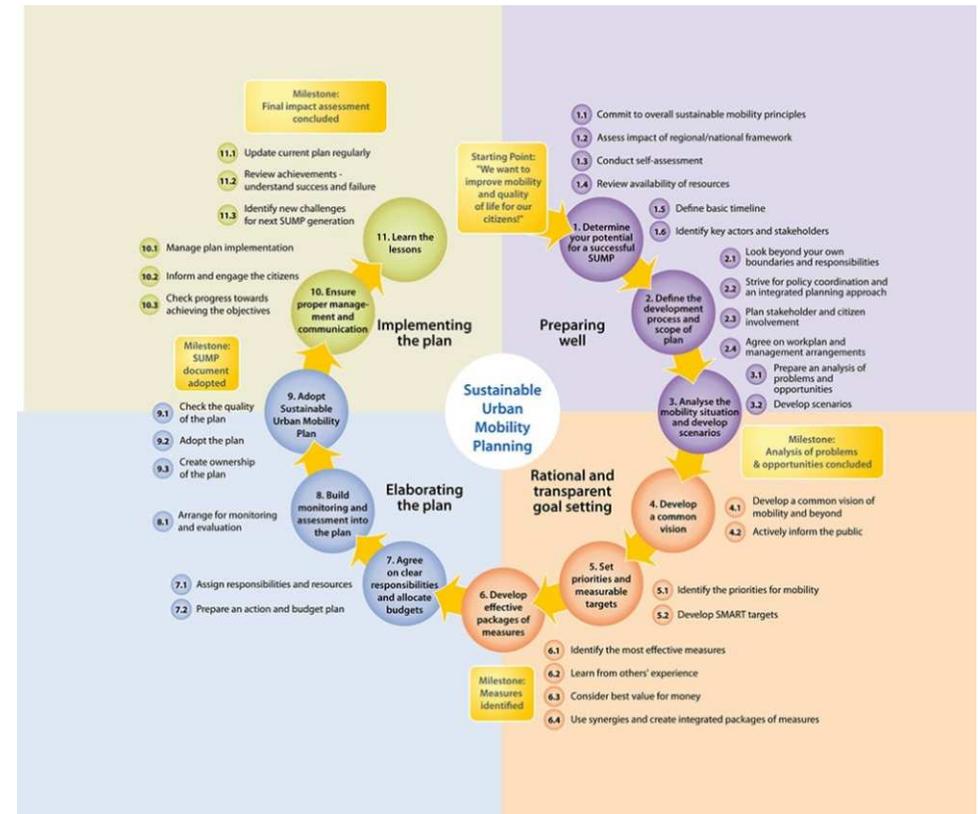
16^a CONFERENZA NAZIONALE SUL MOBILITY MANAGEMENT E LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Prato - Camera di Commercio
27-28 Ottobre 2016

Secondo workshop di ENDURANCE Italia
Osservatorio PUMS
Il PUMS di Torino



- Le linee di indirizzo, stesura, condivisione e approvazione
- Il Piano, stesura, condivisione e adozione
- La VAS
- Il Piano, motivazioni e obiettivi
- Il Piano, contenuti ed indicatori
- Piani attuativi: il Biciplan



- Individuazione della strategia e degli obiettivi del PUMS
- Predisposizione della Banca Dati
- Condivisione con le Circoscrizioni e i portatori d'interesse
- Raccolta dei contributi e dei pareri, controdeduzioni
- Approvazione in consiglio comunale



in linea con i principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità e tutela ambientale: “libro bianco” e “libro verde” dell'U.E.) si sono definiti

obiettivi, azioni e misure operative

coinvolgendo settori dell'Amministrazione ed enti esterni, rappresentanze dei portatori d'interesse, delle associazioni e delle circoscrizioni

Il PUMS è stato concepito come Piano flessibile, con possibilità di essere integrato con azioni e misure, purché rispondenti ai principi base che lo sostengono.

- **pubblicazione del Piano all'albo pretorio per l'evidenza pubblica**
- **recepimento dei pareri e controdeduzioni**
- **stesura definitiva del piano**
- **approvazione in Giunta Comunale e successiva adozione in Consiglio Comunale**
- **presentazione alla cittadinanza in un museo cittadino con allestimento mostra**
- **predisposizione materiale informativo da divulgare**
- **allestimento sito web (Geoportale)**

Procedura di Vas

- **richiesta di esclusione dalla procedura di VAS (Novembre 2014)**
- **presentazione del Piano e del Rapporto Ambientale Preliminare per la fase di Verifica alla commissione (gennaio 2015)**
- **discussione e osservazioni (febbraio 2015)**

La procedura non si è conclusa ma durante la discussione è stato espresso parere negativo all'esclusione

Scaduta la validità dei piani del traffico

1995
1° PUT
Piano
Urbano del
Traffico

2000
Piano Generale
del Traffico
dell'Area
Metropolitana
Torinese"
(PGTU)

2002
2° Piano Urbano del
Traffico (PUT)
Programma Urbano
dei Parcheggi (PUP)

2004 Piano
degli
itinerari
ciclabili

2004
PETAC
Piano Esecutivo
del Traffico
dell'Area
Centrale

è emersa la necessità di sviluppare un nuovo Piano:

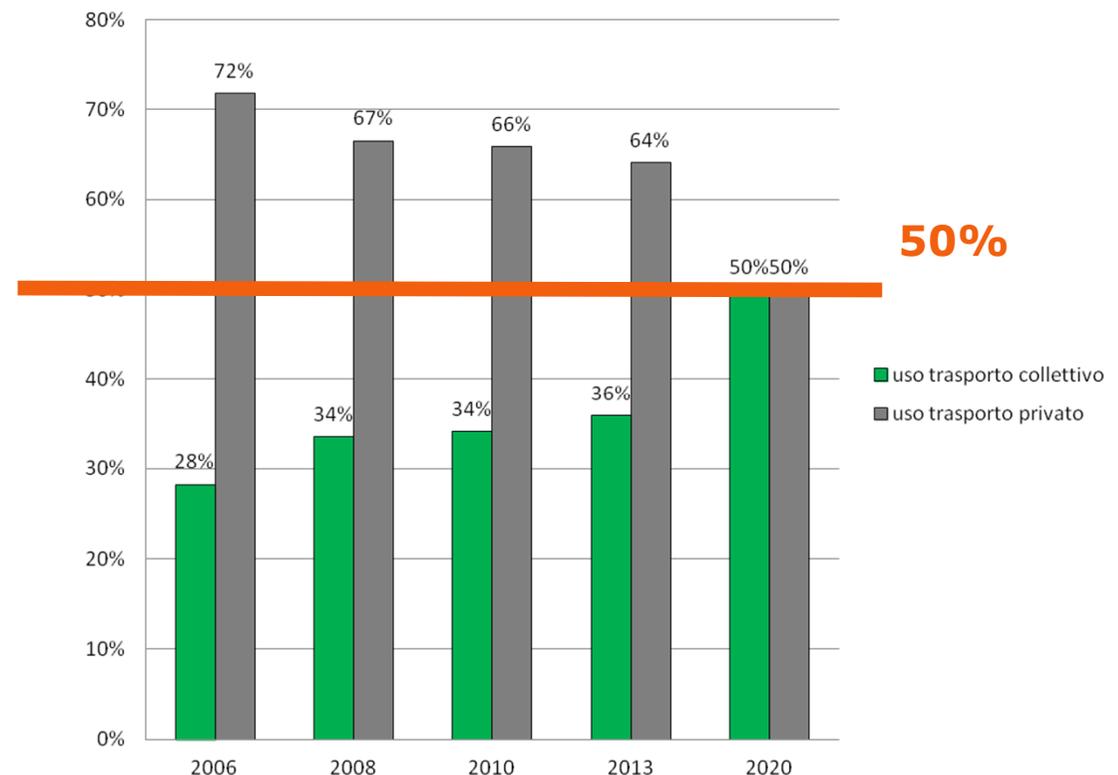
- che sia **sostenibile**
- con una **visione strategica** (10-15 anni), linee d'indirizzo, azioni e misure operative
- con tutte le componenti del sistema della mobilità (**piano sistema**)
- con scenari cadenzati nel tempo (**piano processo**)
- con la verifica degli effetti nel corso dell'attuazione (**piano misurabile**)

Uno strumento agile e flessibile in grado di pianificare e governare sistematicamente la mobilità, nel rispetto delle emergenze ambientali per ottenere:

- *un traffico scorrevole*
- *un trasporto urbano accessibile e sicuro*
- *una città più pulita*

“L’obiettivo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino è quello di rendere più competitivo il trasporto collettivo, rendendolo usufruibile da parte di tutti, per disincentivare gli spostamenti individuali e ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle funzioni urbane, per arrivare nel lungo periodo ad una quota modale del trasporto pubblico pari al **50%.”**

Il PUMS promuove un sistema integrato di trasporto, favorendo l'intermodalità tra il trasporto privato e pubblico.



Per ciascuna linea d'indirizzo si sono individuate:

- **Azioni** per raggiungere gli obiettivi
- **Misure operative** attuative delle azioni, secondo le linee di sostenibilità economica, sociale, ambientale
- **Indicatori** per verificare l'efficacia del Piano



“sostenibilità economica”

Il migliore uso possibile delle risorse per massimizzare il bilancio benefici/costi di una data azione (**principio dell'efficienza**)

“sostenibilità sociale”

La garanzia, anche ai soggetti più deboli, del **pieno diritto ad una buona accessibilità** alle funzioni della vita associata con una **mobilità urbana di qualità**, senza ostacoli e barriere

“sostenibilità ambientale”

Il contenimento degli impatti negativi della mobilità per vivere e spostarsi in tutta sicurezza e incolumità **riducendo le emissioni dei gas serra, le emissioni inquinanti e l'incidentalità stradale**

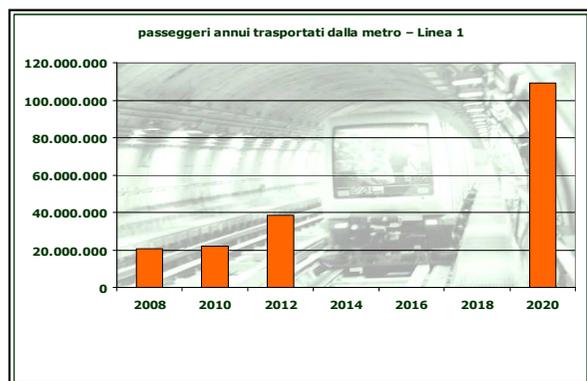
La **BANCA DATI** quale strumento per conoscere lo stato di fatto:

dati di base (popolazione – parco veicolare – accessibilità di primo livello – dati sulla mobilità – qualità dell'aria – inquinamento acustico)

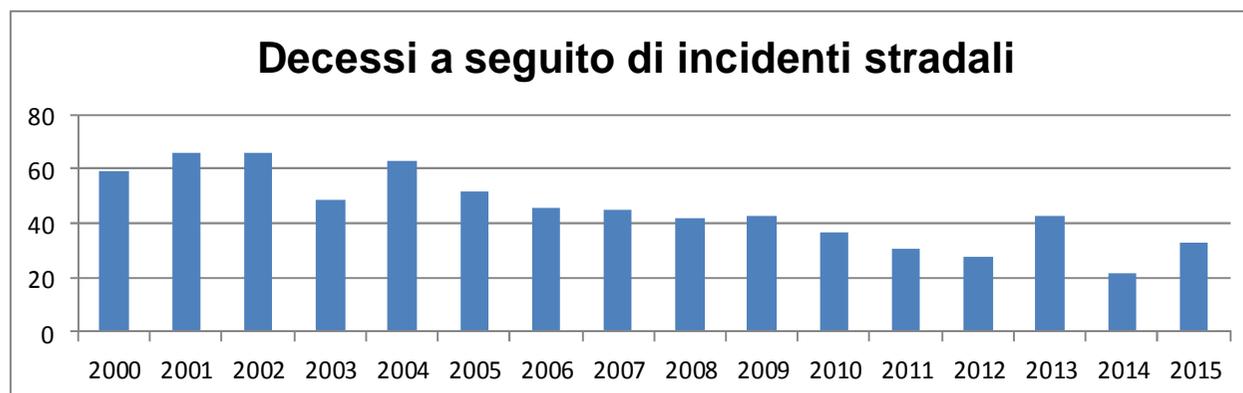
infrastrutture per la mobilità (infrastrutture stradali – per la gestione del traffico - per il trasporto pubblico – mobilità ciclabile)

sosta - sicurezza stradale (incidentistica)

accessibilità delle persone - riqualificazione dello spazio pubblico



L'obiettivo al 2020 tiene conto dell'influenza della linea 2 ancora in fase di progetto.



Dalla BANCA DATI sono stati definiti per ogni azione:

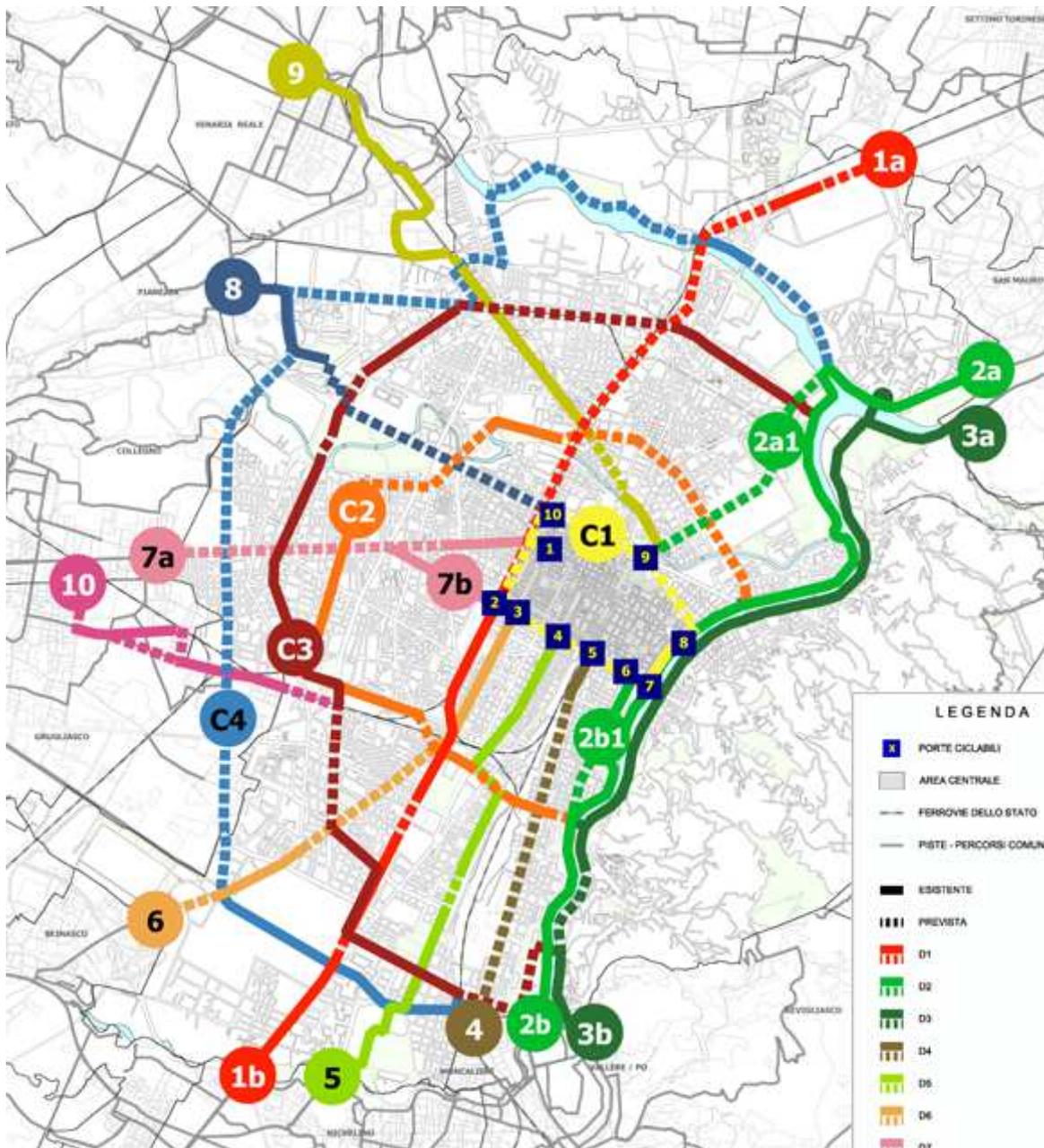
gli **indicatori** di riferimento **dove siamo** (dati 2008)

gli **indicatori** di obiettivo (valutazione ex-ante) **dove vogliamo arrivare** (2020)

gli **indicatori di risultato** (valutazione in itinere) **dove siamo arrivati** (ogni 2 anni)

l'utilizzo degli **INDICATORI** consente il monitoraggio del Piano e la valutazione dell'efficienza e efficacia degli interventi

PUMS – INDICATORI DI RIFERIMENTO AZIONI										
LINEE D'INDIRIZZO	AZIONI	INDICATORI DI RIFERIMENTO		Unità di misura	Dati 2008	Dati 2010	Dati 2012	Dati 2014	Dati 2016	Scenario lungo periodo
2. Garantire e migliorare l'accessibilità delle persone	2.1. Garantire l'accessibilità ai mezzi pubblici	mezzi pubblici accessibili	GTT	n°	777 <small>(planale ribassato bus 669, tram 108)</small>	890 <small>(planale ribassato bus 782, tram 108)</small>	968 <small>(planale ribassato bus 850, tram 108)</small>	966		1.269
		mezzi pubblici accessibili sul totale del parco circolante	GTT	%	57 <small>(1.367 totale (bus+tram))</small>	65 <small>1.367 totale (bus + tram)</small>	79 <small>1.233 totale (bus+tram)</small>	88,7		94
		fermate accessibili	GTT	n°	324	368	1.909	1.960		2.000
		fermate accessibili sul totale delle fermate (2.359)	GTT	%	14	15,9 <small>(2.310)</small>	81 <small>(2.366)</small>	83,1		86
	2.2. Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	interventi di miglioramento dell'accessibilità degli spazi pubblici (vedi .3b.1.)	Settore suolo	mq	42.722	129.300	29.015	2300		-
	2.3. Garantire l'accessibilità alle persone diversamente abili	Interventi specifici di abbattimento barriere architettoniche (2003 - 2009) percorsi attrezzati con loges impianti semaforici dotati di avvisatore acustico	Settore suolo	n°	1423	85 (parziale)	813	48		2.000
			Settore suolo	m	18.068	480 (parziale)	720	350		30.000
Settore mobilità			n°	29	43	58	66		45	



Con la consultazione e il confronto con circoscrizioni e associazioni, il Biciplan si è sviluppato secondo due filoni: la pianificazione delle infrastrutture e le politiche ed azioni per lo sviluppo della ciclabilità.

L'obiettivo entro il 2020 è quello di ricucire la rete esistente, per aumentare da 175 km a 310 km le piste e i percorsi ciclabili e portare dal 3% al 15% la percentuale degli spostamenti quotidiani in bicicletta

Grazie per l'attenzione

Bruna Cavaglià - Elena Bosio

Direzione Infrastrutture e Mobilità - Servizio Mobilità

segreteria.mobilita@comune.torino.it

<http://www.comune.torino.it/>

